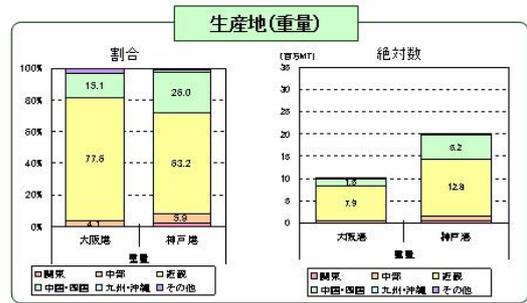
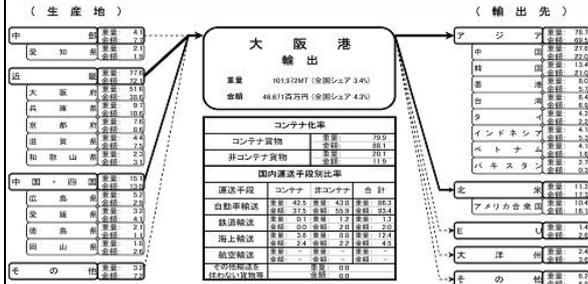
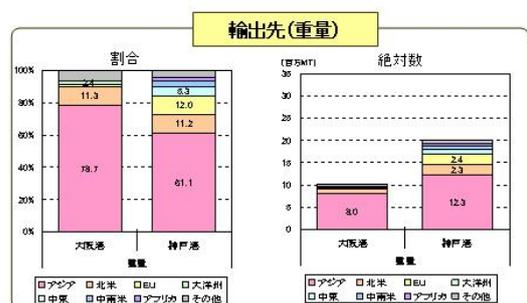
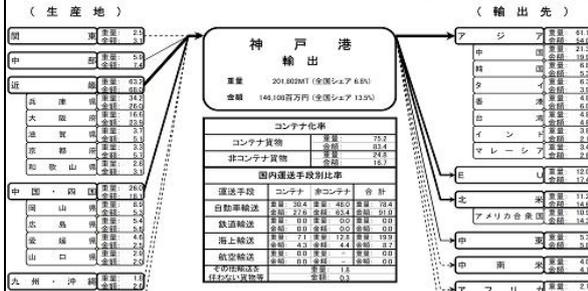


3-⑥ 大阪湾ベイエリア各物流拠点の取扱貨物量_④ 大阪港・神戸港の輸出状況

・ 神戸港は大阪港に比べ輸出取扱量が大きく、生産地構成比に占める近畿、輸出先構成比に占めるアジアの割合が小さい。



(注)左図に具体的に示されていない地域は、全てその他に含まれる。



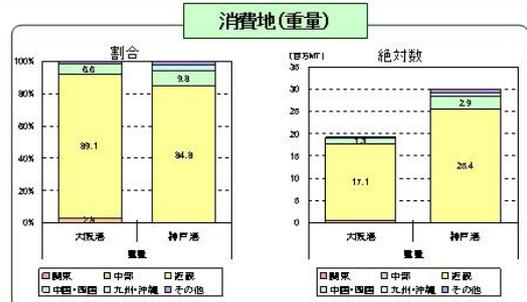
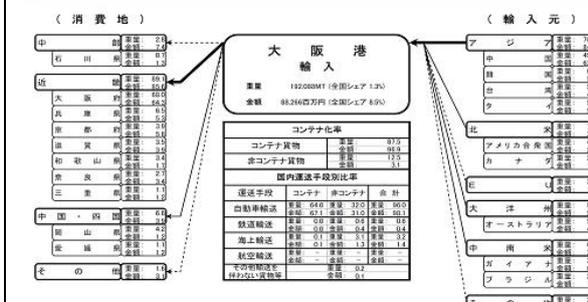
(注)左図に具体的に示されていない地域は、全てその他に含まれる。

(注) 1. 図中の数値は、神戸港全体の輸出量(額)又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
2. ()内全国シェアの数値は、全国の港の輸出量(額)又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
3. 色の区分は、次のとおり

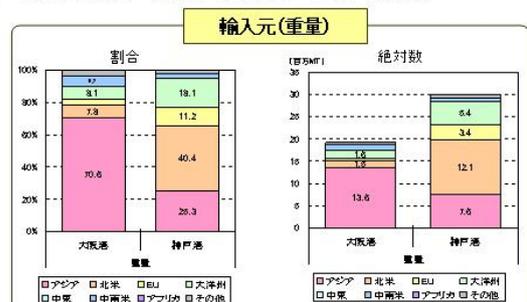
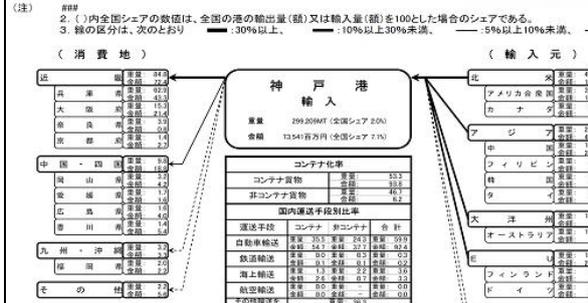
(資料)財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋・作成 31

3-⑥ 大阪湾ベイエリア各物流拠点の取扱貨物量_⑤ 大阪港・神戸港の輸入状況

・ 神戸港は大阪港に比べ輸入取扱量が大きく、消費地構成比に占める近畿、輸入元構成比に占めるアジアの割合が小さい。



(注)左図に具体的に示されていない地域は、全てその他に含まれる。



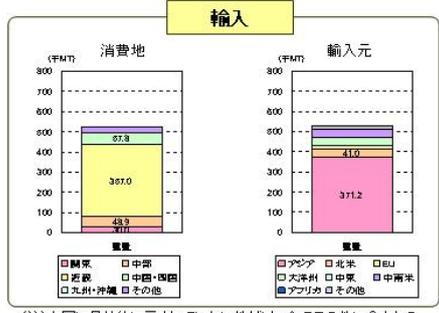
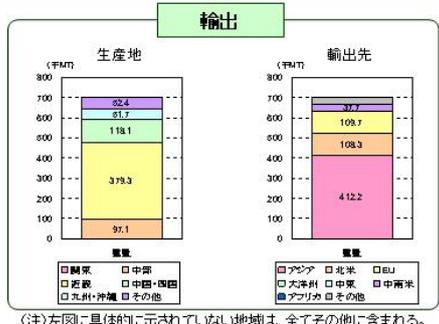
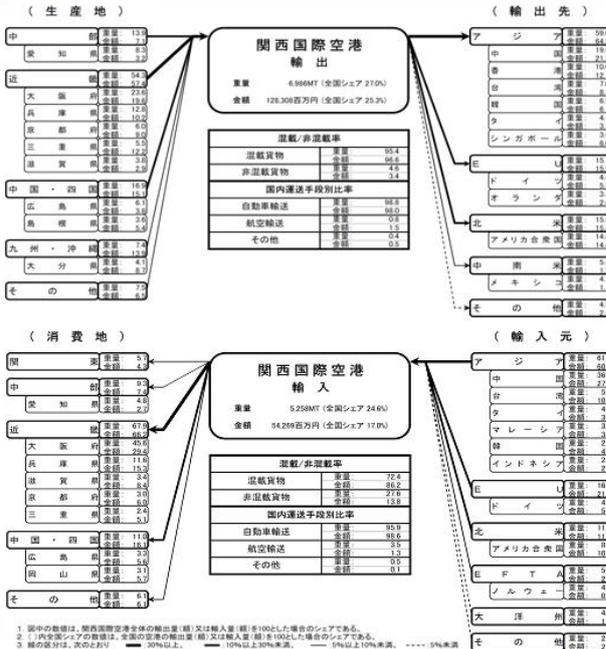
(注)左図に具体的に示されていない地域は、全てその他に含まれる。

(注) 1. 図中の数値は、神戸港全体の輸出量(額)又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
2. ()内全国シェアの数値は、全国の港の輸出量(額)又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
3. 色の区分は、次のとおり

(資料)財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋・作成 32

3-⑥ 大阪湾ペイエリア各物流拠点の取扱貨物量_⑥ 関西国際空港の輸出入状況

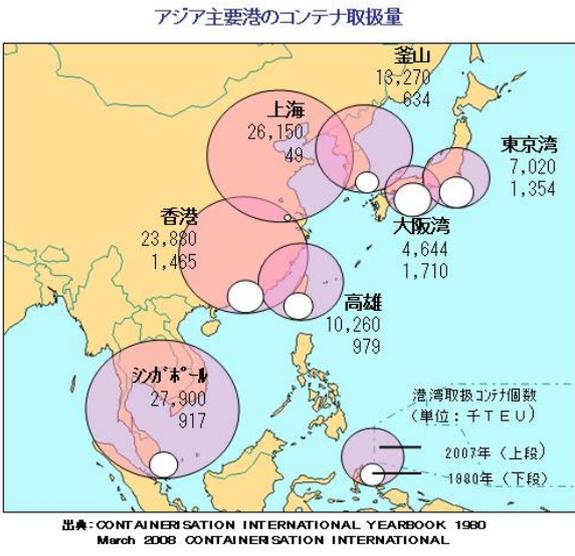
- 関西国際空港は、輸出入とも近畿をはじめ西日本を生産地・消費地とする貨物が多い。輸出先・輸入元は、アジアが主な地域となっている。



(資料)財務省「輸出入貨物の物流動向調査結果」(平成19年9月調査の結果)より抜粋・作成 33

3-⑦ 我が国の主要港の相対的地位の低下

- 我が国港湾のコンテナ取扱量は、1980年代には神戸港が4位などと、存在感を示していた。
- 現在では、シンガポール、上海、香港などアジア主要港湾が世界でも上位を占める中、我が国各港湾は、取扱貨物量自体は増加しているものの、世界での順位を落としている。



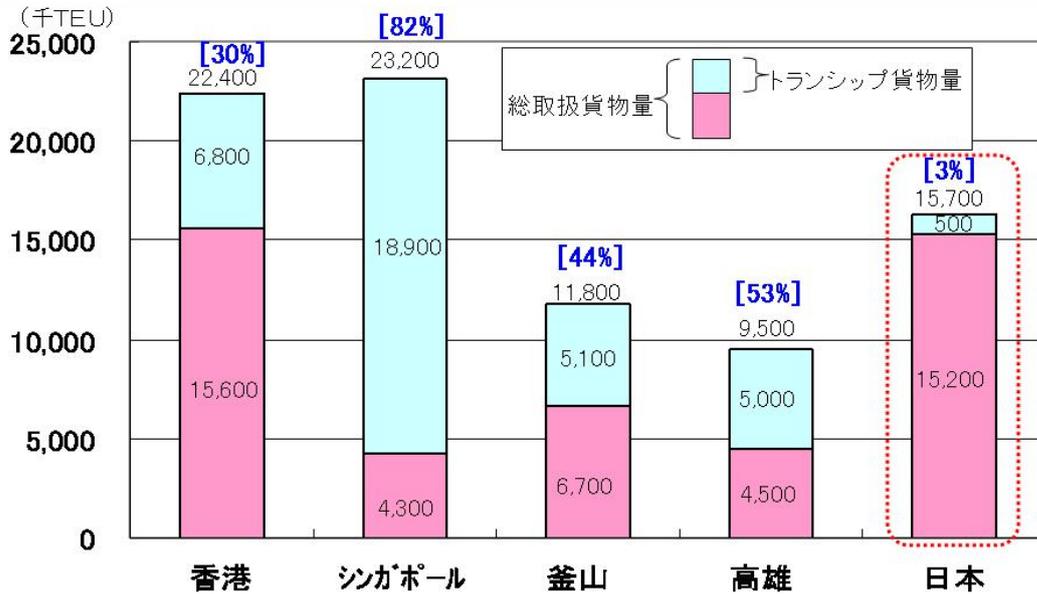
世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

年	港名	取扱量 (単位:万TEU)
1980年	1	ニューヨーク・ニュージャージー 195
	2	ロッテルダム 190
	3	香港 147
	4	神戸 146
	5	高雄 98
	6	シンガポール 92
	7	サンファン 85
	8	ロングビーチ 83
	9	ハンブルク 78
	10	オークランド 78
12	横浜 72	
16	釜山 63	
18	東京 63	
39	大阪 25	
46	名古屋 21	
2007年速報値	1(1)	シンガポール 2,790
	2(3)	上海 2,615
	3(2)	香港 2,388
	4(4)	深圳 2,100
	5(5)	釜山 1,327
	6(7)	ロッテルダム 1,079
	7(9)	ドバイ 1,065
	8(6)	高雄 1,028
	9(8)	ハンブルク 990
	10(11)	青島 946
	25(23)	東京 392
26(28)	横浜 320	
33(33)	名古屋 275	
38(38)	神戸 241	
44(44)	大阪 223	

(資料)国土交通省港湾局作成資料 34

3-⑧ トランシップ貨物率の低い我が国港湾(2005年)

- 我が国の港湾のトランシップ貨物率(3%)は、シンガポール(82%)、高雄(53%)等アジア主要港に比べ非常に低く、国内需要に伴う貨物量が大半を占めている。



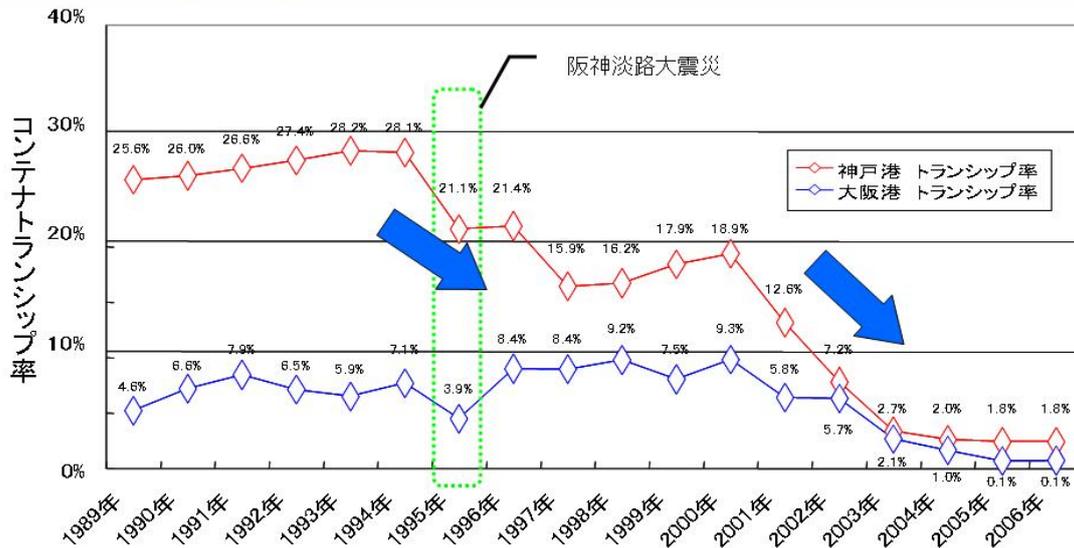
(資料)財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、ベイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなと」が目指すべき方向－阪神港－開港化に続く手立ては?－」(平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料)より抜粋

※[]内はトランシップ貨物率

(資料)OCDF及び国土交通省港湾局計画課調べ 35

3-⑧ トランシップ貨物率の低い我が国港湾_最近10年間でトランシップ率が1/10に低下した神戸港

- 阪神淡路大震災前には約3割にまで届かかに見えたコンテナトランシップ率は、阪神淡路大震災以降、概ね低下傾向にあり、2006年には2%を下回るまで低下している。

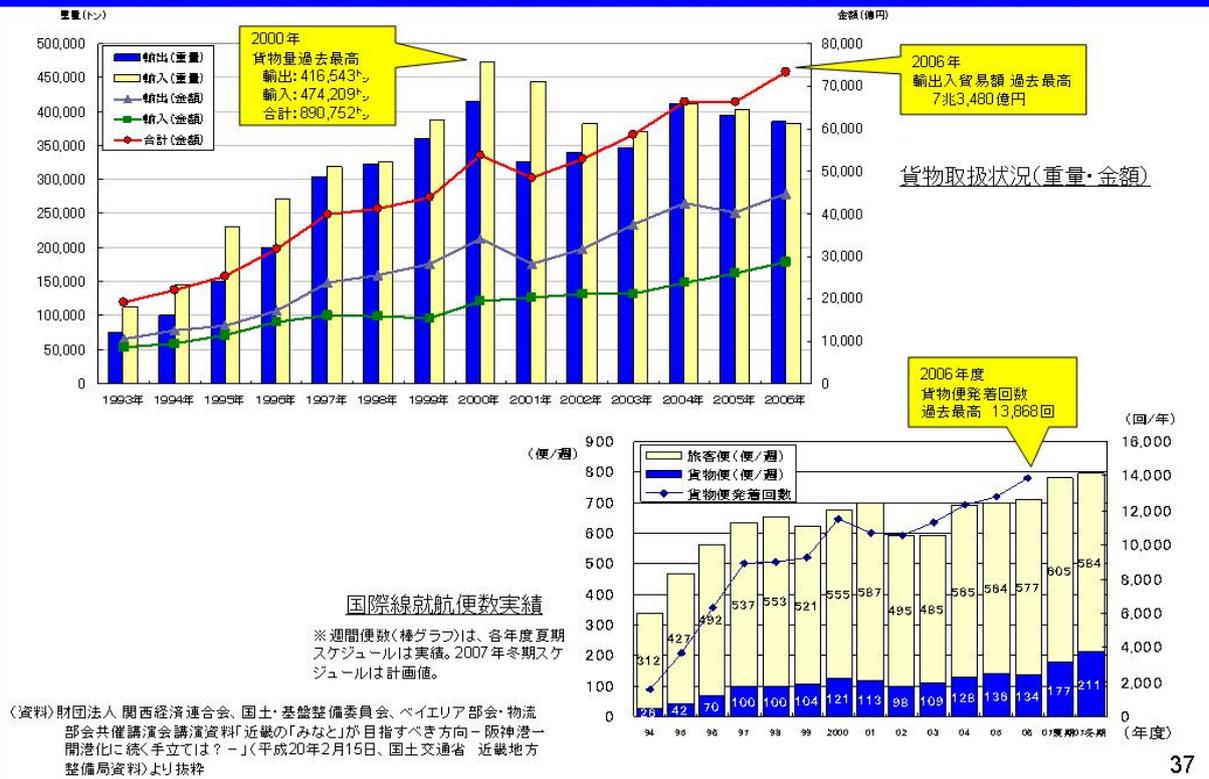


トランシップ: 積荷港から荷卸し港まで、同一船舶で運送されずに、途中港で積み替えさせること。

(資料)財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、ベイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなと」が目指すべき方向－阪神港－開港化に続く手立ては?－」(平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料)より抜粋

(資料)港湾統計より

3-⑨ 関西国際空港で取り扱われる国際航空貨物は増加基調で推移

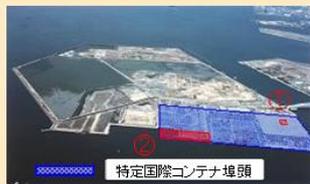


3-⑩ 国際物流取扱能力の向上①_スーパー中枢港湾「阪神港」における高規格コンテナターミナルの整備

- スーパー中枢港湾「阪神港」としての機能充実のため、以下を実施。

大阪港

①ターミナルの24時間フルオープン運営を支援する施設を平成19年4月より供用開始。



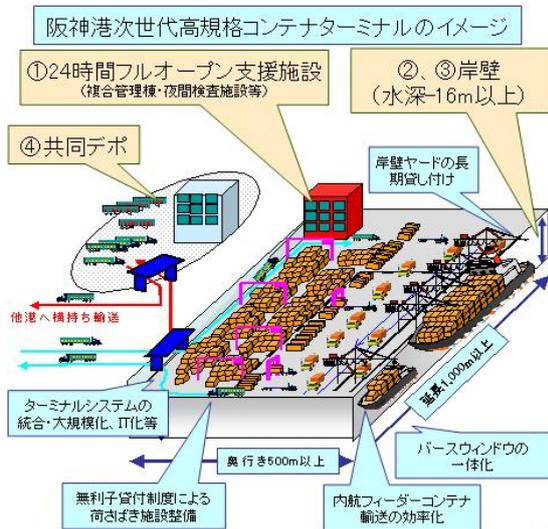
②夢洲地区コンテナターミナル(-16m)を平成17年度より整備中

神戸港

③神戸ポートアイランドⅡ期地区コンテナターミナル(-16m)を平成18年度より整備中。



④ゲート混雑回避、阪神港間のコンテナ横持ち輸送の効率化のための共同デポを平成18年5月より供用開始。引き続き、2箇所目の共同デポも平成19年4月より供用開始。



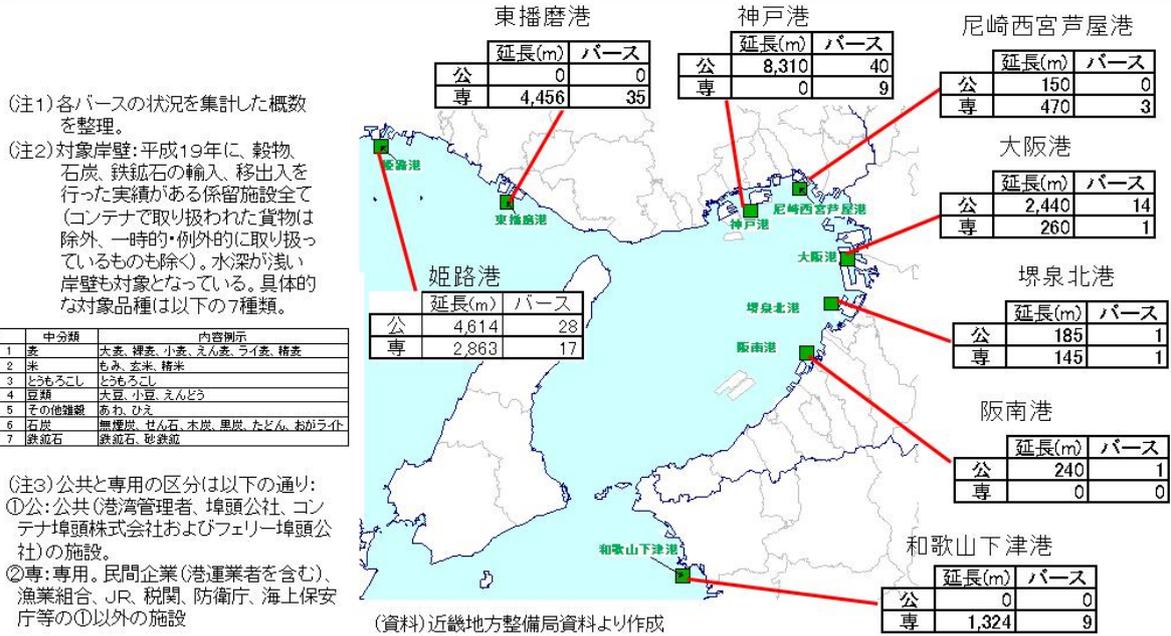
- 今後の予定
- ② 平成21年度に大阪港C12岸壁(-16m) 供用
 - ③ 平成21年度に神戸港PC18岸壁(-16m) 供用

アジア主要港をしのぐ
コスト・サービスの実現

(資料)財団法人 関西経済連合会、国土・基盤整備委員会、ベイエリア部会・物流部会共催講演会講演資料「近畿の「みなと」が目指すべき方向 - 阪神港一開港化に続く手立ては? -」(平成20年2月15日、国土交通省 近畿地方整備局資料)より抜粋

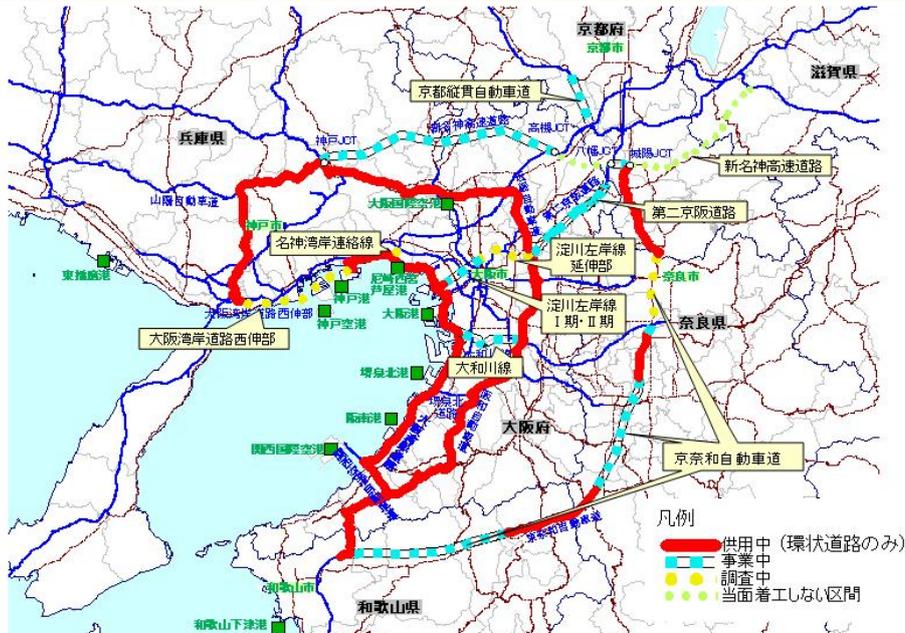
3-10 国際物流取扱能力の向上②_バルク貨物取扱係留施設の状況

- バルク係留施設の状況を港湾別に見ると、大阪港や神戸港では公共バースが多い一方、東播磨港や和歌山港では専用バースのみが存在。姫路港では双方のバースが多く設置されている。



3-10 国際物流取扱能力の向上③_臨海部と内陸部を結ぶ道路ネットワーク

- 新名神高速道路、第二京阪道路、大阪湾岸道路西伸部、都市再生環状道路(大和川線、淀川左岸線Ⅰ期・Ⅱ期、淀川左岸線延伸部)、京奈和自動車道、名神湾岸連絡線や京都縦貫自動車道等、京阪神地域の広域幹線道路について、未供用区間の整備促進及び計画の具体化が必要。



(資料)国土交通省近畿地方整備局各事務所HP、大阪湾環状紀淡連絡道路建設推進協議会HP、各自治体資料等を元に作成